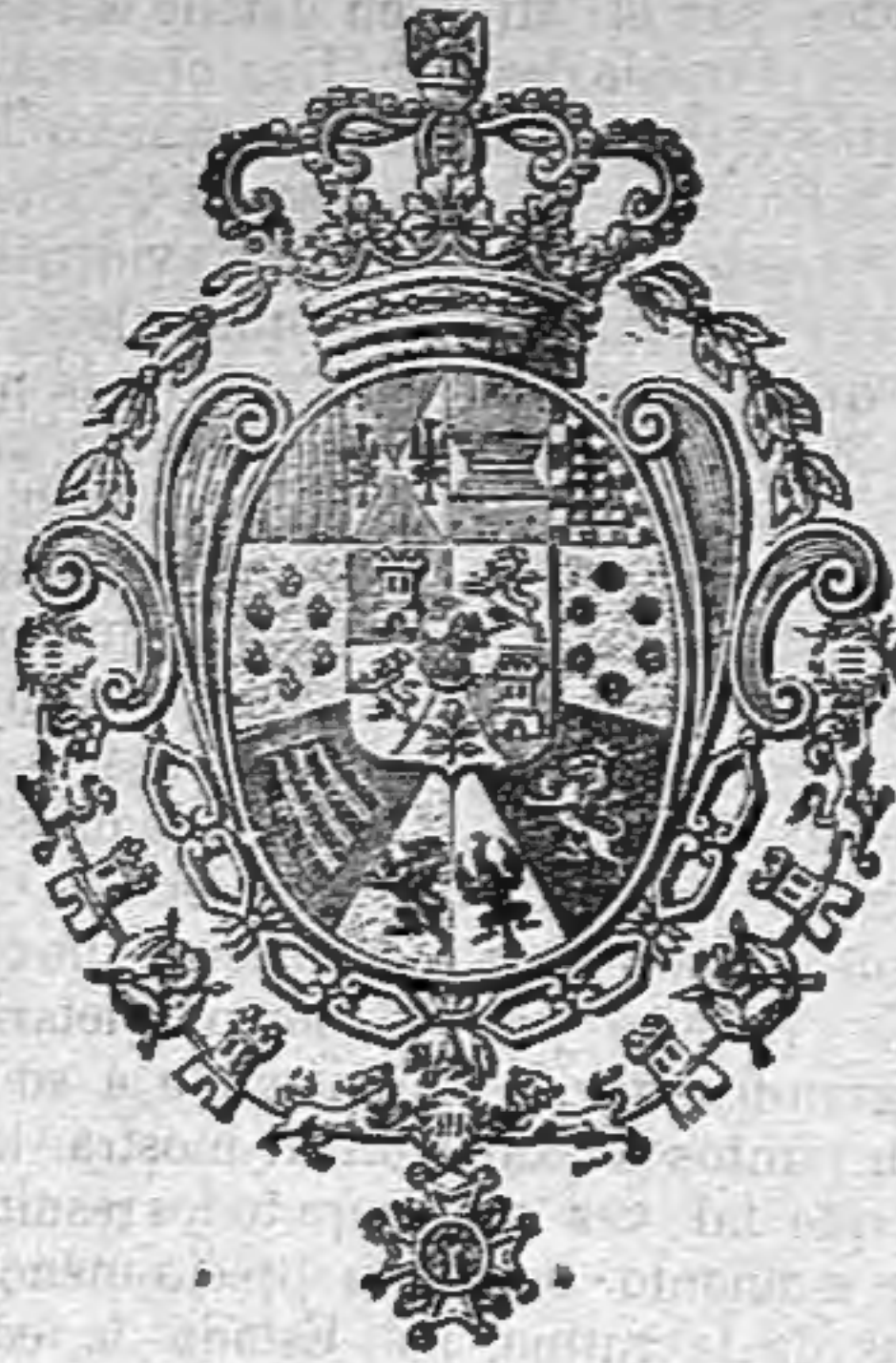


CONDICION VEINTIDOS  
DE LA SUBASTA

Por la inserción de edictos y anuncios oficiales que sean de pago, se satisfará por cada línea 25 céntimos de peseta, haciéndose la inserción precisamente en el tipo de letra que señala la condición 19.



## PRECIO DE SUSCRIPCION

Pesetas.

Un año dentro y fuera  
de la capital . . . . . 10  
Un semestre id. id. . . . 6  
Un trimestre id. id. . . . 4  
Números sueltos. . . . . 0.25  
Se publica todos los días  
excepto los domingos.

## BOLETIN OFICIAL

## DE LA PROVINCIA DE ORENSE

ADVERTENCIA.—Las leyes obligarán en la Península, islas adyacentes, Canarias y territorios de Africa sujetos a la legislación peninsular, a los veinte días de su promulgación, si en ellas no se dispusiere otra cosa. Se entiende hecha la promulgación el día en que termine la inserción de la ley en la *Gaceta*. (Artículo 1.º del Código civil.)

## PARTE OFICIAL

## PRESIDENCIA

## DEL CONSEJO DE MINISTROS

SS. MM. el Rey, la Reina Regente (q. D. g.), y Augusta Real Familia, continúan en esta Corte sin novedad en su importante salud.

## GOBIERNO DE PROVINCIA

## Circular

El Alcalde de Carballino participa a este Gobierno que ha desaparecido de la casa paterna el día 31 de Marzo último Manuel Perez Rodríguez, de dicha villa, cuyas señas a continuación se expresan, é ignorándose su paradero encargo a los señores alcaldes, fuerza de la guardia civil, agentes de vigilancia y demás dependientes de mi autoridad procedan a su busca y detención, poniéndolo a disposición de dicho alcalde caso de ser habido.

Manuel Perez Rodríguez.

Edad 17 años.

Estatura alto.

Pelo castaño claro.

Ojos azules.

Nariz regular.

Cara redonda.

Color bueno.

Viste sombrero negro, chaqueta, chaleco y pantalón claro a listas calza botinas.

Orense 13 de Abril de 1893.

El Gobernador

ANTONIO LLAMAS NOVAC

## MINISTERIO DE FOMENTO

## EXPOSICION

Señora: La reparación y conservación de las carreteras, cuyo coste, se eleva a 20.306.362'50 pesetas, represen-

ta el 27'17 por 100 de los gastos ordinarios del Ministerio de Fomento y el 38'91 de los de Obras públicas. Si a ella, como es justo se agrega una tercera parte de los del personal de ingenieros, ó sea pesetas 1.938.133'33, la primera proporción se eleva a 29'77 por 100 y la segunda a 42'62 por 100. Todavía, así consideradas esas cifras tan sólo representan el valor relativo que esta partida tiene dentro de un presupuesto de 74.713.741 pesetas; su verdadera importancia se revela al saber que toda ella se aplica a conservar y reparar 28.902 kilómetros, que formaban la red de carreteras del Estado en 30 de Junio último. La sola enunciación de estos conceptos basta para mostrar que el deber más estricto de un Gobierno llamado a administrar con severidad y a preparar con cuidado los presupuestos del porvenir es analizar de nuevo y estudiar a fondo tan importante capítulo; de otra suerte dejando las cosas en el estado en que hoy se encuentran, el día en que se hubiera duplicado el número de kilómetros de nuestras carreteras, aspiración modesta pero no lejana, su conservación y reparación absorbería la cantidad total destinada hoy a obras públicas, con lo cual los beneficios que de su construcción se esperan, quedarían profundamente disminuidos por el gasto que requeriría su entretenimiento y conservación.

Se hace, pues, inexcusable la necesidad de analizar estas cifras y urgente el obtener su reducción, no ya con el sólo propósito de hacer economías, sino en previsión de los presupuestos futuros.

Ya el poder legislativo hubo de preocuparse del desarrollo que iba teniendo esta cifra cuando dispuso, en el art. 41 de la ley de Presupuestos vigente, que el Ministro de Fomento «contratase, a título de ensayo, la conservación de las carreteras de tres provincias que puedan considerarse como tipos ó modelos entre todo el territorio de la península»; y en contenerla pensaba también la Dirección de Obras públicas cuando dictó la orden de 25 de Septiembre de 1888, disponiendo que cada peon caminero tuviese en adelante a su cargo la conservación de cuatro kilómetros y cada capataz la de 20 a 25.

Esta sencilla reforma, al ser ahora planteada, produce una economía efectiva de 1.070'180 pesetas, economía

que con ser tan considerable no trae sin embargo, aparejado, mal alguno; puesto que apercibida la Administración del inmediato plantamiento de la reforma, ha podido prepararse a ella de manera que sea muy escaso el número de peones camineros que en 1.º de Julio habrán de quedar excedentes.

Ambas medidas, si por una parte prueban que la atención de los poderes públicos está fija en este asunto; inducen por otra a pensar que un análisis detallado y un estudio completo del sistema actualmente seguido para la conservación de las vías públicas, pueden conducir a modificaciones que, tratándose de partidas de tanta importancia, habrán de afectar de una manera sensible la cifra total del presupuesto.

Pero ese estudio si las reformas han de fundarse en bases sólidas, requiere ante todo una crítica, atenta y minuciosa del presupuesto actual.

Y al proponerse hacerla surge naturalmente la necesidad de conocer cuál es el gasto medio que en general ocasiona la conservación de un kilómetro de carretera; cuestión que, una vez planteada, lleva lógicamente a averiguar la cuantía de ese gasto en aquellos países que mayor analogía presentan con España. Sin duda este procedimiento es algo empírico, porque la diferencia de sistemas administrativos, la diversidad de condiciones climatológicas, la frecuencia y naturaleza del tráfico, el progreso en los medios de locomoción y otras muchas causas hacen que las comparaciones de este género, si no son minuciosas y detalladas, en cuyo caso llegan a hacerse inútiles, estén expuestas a error. Pero aun así ofrecen el único medio de hallar un punto de partida suficiente para preparar una investigación definitiva.

Con estas salvedades, importa saber que en Francia la conservación y reparación de los 37.600 kilómetros de caminos nacionales, semejantes aunque de dimensiones y construcción superiores a las carreteras de primer orden de España, cuestan por término medio (el kilómetro) 791 pesetas; los caminos departamentales comparables a nuestras carreteras de segundo orden, están calculados en 452, y los caminos vecinales, equivalentes a nuestras carreteras de tercer orden, en 166, ó sea un término medio de 352'02 pesetas.

En Italia, según los datos oficiales que publica la Administración pública, la proporción es la siguiente:

Pesetas.

|                                                        |                 |
|--------------------------------------------------------|-----------------|
| Carreteras nacionales ó de primer orden (el kilómetro) | 737             |
| Carreteras provinciales ó de segundo orden.            | 410             |
| Carreteras municipales                                 | 180             |
| cuyo término medio es de                               | 442'03 pesetas. |

Ambos tipos se refieren solo al material y mano de obra, sin tener en cuenta para nada los gastos de dirección.

En España el término medio calculado de igual manera se eleva a 703 pesetas, ó sea 351 mas que en Francia y 261 mas que en Italia.

Tomando esta comparación tan solo como indicio y buscando criterio más seguro y práctico para basar un juicio definitivo, ninguno mejor que el dato tomado de nuestro propio territorio. En él hay una red de carreteras de 3.569 kilómetros construida y conservada por las Diputaciones y Ayuntamientos forales de las Vascongadas y Navarra, con absoluta independencia del Gobierno central, y cuya conservación cuesta en cada provincia:

Pesetas.

|            |     |
|------------|-----|
| Alava.     | 396 |
| Guipúzcoa. | 545 |
| Navarra.   | 295 |
| Vizcaya.   | 593 |

Término medio, 457'25; ó sea 245'75 pesetas menos que las carreteras del Estado; cifra que, multiplicada por los 28.902 kilómetros de la red oficial, implicaría en este presupuesto 7.022.943 pesetas de economía.

Y no se diga para atenuar el efecto ó la sorpresa que esta comparación produce, que allí el clima favorece la conservación de las vías públicas, porque el exámen de los gastos de cada una de las 45 provincias restantes, prueba que no sólo se halla esa diferencia en las que están limítrofes a las Vascongadas, sino que entre las que figuran en la zona Norte, en la central y en la meridional se ofrece el mismo contraste, con lo cual se aleja la posibilidad de explicar tamaña diferencia por el solo hecho de la influencia climatológica. Pero aun cuando algo pudiera concederse a esa causa y otro poco haya de atribuirse al material,



todavía, teniendo en cuenta el tráfico que por ellas se hace, habrá de reconocerse paladinamente la superioridad de aquella administración.

Basta ya lo dicho para deducir, sin temor á engaño, que la conservación de un kilómetro de carretera puede estimarse entre 300 y 500 pesetas, dejando esa mucha margen para las diferencias que el clima, la frecuencia del tránsito y la naturaleza de los materiales requieran en cada provincia. Dedúcese, además, la necesidad, ya indicada, de someter la cuestión á nuevo estudio y de romper los moldes de la rutina, á fin de modificar el actual sistema de conservación y reparación de las carreteras en términos que la transformación del servicio disminuya lo exagerado de su coste. Para ello procede ahora descomponer la cifra del gasto (Artículos 2.º y 3.º del cap. 26) separando los especiales de personal de los de material, separación que da lugar al siguiente resultado.

|                               |                      |
|-------------------------------|----------------------|
| Peones camineros y capataces. | 7.713.362-50         |
| Jornales auxiliares.          | 5.000.000            |
| Acopios y material.           | 7.593.000            |
| <b>SUMA.</b>                  | <b>20.306.362-50</b> |

Estas cifras indican por sí solas, á juicio del Ministro que suscribe, el defecto capital y las causas de la carestía del sistema: en este presupuesto, como en todos el personal excede considerablemente al material, y aumenta así el coste del servicio de una manera desproporcionada á la utilidad que reporta.

Pruébanlo desde luego las citadas órdenes de la Dirección de Obras públicas que con tal sencillez modificación provocan tamaña economía; y la prueba se hace aun más elocuente pensando que la baratura de la conservación en las Vascongadas y Navarra depende principalmente de la organización del personal y de la proporción que guarda con el trabajo que le está confiado.

He aquí la prueba.

|                              |           | Kilóms. | Asignación<br>—<br>Pesetas |
|------------------------------|-----------|---------|----------------------------|
| Cada peon caminero tiene en: | Alava     | 6'500   | 1'75                       |
|                              | Guipúzcoa | 4       | 1'75                       |
|                              | Vizcaya   | 4'500   | 2                          |
|                              | Navarra   | 5'700   | 2                          |
|                              |           |         |                            |
| Cada capataz tiene en:       | Alava     | 45      | 2'25                       |
|                              | Guipúzcoa | 30      | 2'25                       |
|                              | Vizcaya   | 19      | 2'50                       |
|                              | Navarra   | 50      | 2'25                       |
|                              |           |         |                            |

En el resto de España cada peon caminero cuida solamente de 3'300 kilómetros y gana 2'25 pesetas en Barcelona y 2 en las demás provincias los capataces cuidan 15 kilómetros y ganan 2'50 y 2'25 respectivamente. En Francia el peon caminero gana 1'50 y cuida 4'800 kilómetros.

La comparación es de por sí elocuente. Pero aparte de lo que enseña se comprende sin esfuerzo que un personal de 8.841 peones camineros y de 1.504 capataces, pagados durante trescientos sesenta y cinco días del año, pero cuyo trabajo es por su naturaleza sumamente desigual y con regla general no se combina con los acopios, ni se emplea en la preparación de materiales, ha de producir una carestía que pareciendo insignificante en cada unidad de obra, se traduce sin embargo, en millones en el total del presupuesto y llegaría á hacerse insostenible cuando se multipliquen esas unidades.

A evitar gran parte de estos males tiene el sistema de conservación por subasta que ahora va á ensayarse y cuyos primeros tipos, sino sufren alte-

ración los datos reunidos por el Ministro que suscribe deben ofrecer desde luego una considerable ventaja.

No es este procedimiento, sin embargo, de aquellos que pueden fiarse al primer ensayo quedan en él muchos puntos que discutir y que habrán de ir estudiándose á medida que se desarrolle y practique. Determinar si el concurso es mas ventajoso que la subasta; si en ésta habrá de preferirse á los que ya tienen contratada la conservación de otras carreteras en la misma región ó á aquella cuya anterior conducta garantiza el acierto y honradez del compromiso; determinar si las subastas han de hacerse por pequeños trozos, por grandes longitudes ó por regiones, son puntos á examinar en su día. Lo que tal vez se tocará desde el primer momento son las dificultades nacidas de la rutina, de la inercia y de la tendencia al monopolio; pero esas cuenta el Gobierno vencerlas con la rectitud y la ilustración de los ingenieros que están al frente de las provincias, y á quienes, si el cambio de sistema puede ofrecer en los primeros momentos dudas y exceso de trabajo habrá de libertarles después de no pocas molestias y responsabilidades y en todo caso darles la satisfacción de haber contribuido á una reforma tan útil y ventajosa para el país.

No es este, sin embargo, la subasta, el único sistema que puede ensayarse ni á él tan sólo se ha de fiar el éxito de las economías en un capítulo de tanta importancia y cuya cifra es tan considerable.

Otros medios, no menos dignos de atención merecen también ser analizados y ensayados.

Opinan personas competentes, que podría desde luego rebajarse el jornal de los peones camineros y capataces 0'25 pesetas, baja que produciría en el año 900.000 pesetas de economías. Fundan esa rebaja en la consideración de que el jornal de 2 pesetas comparado con el de un bracero es excesivo, sobre todo teniendo en cuenta que el Estado da gratuitamente á sus peones camineros la casa, cuando la retribución media anual de los jornaleros del campo no pasa de 1'50, y aun eso apenas en doscientos cincuenta días.

Otros, sin alterar el tipo de jornal de los peones camineros, piensan que dejándoles libres en las épocas de recolección y siembra un número mayor ó menor de días, según el tránsito de las carreteras, y pagándoles sólo los restantes se les facilitará una remuneración superior al cabo del año, con ventaja considerable del presupuesto.

Sin duda ambos procedimientos son dignos de estudio; pero el Ministro que suscribe entiende que la única manera de utilizarlos es confiar la conservación de las carreteras á intermediarios que no estando sujetos á las trabas de reglamentación inseparable de los servicios públicos, pueden aprovechar esas fuerzas hoy mal organizadas con beneficio de los mismos interesados y con economía del servicio. Además, la idea de buscar economías disminuyendo jornales, esto es, á costa de los mas necesitados sin modificar al propio tiempo el sistema en su raíz, es contrario á la misión de los Gobiernos; tiende á agravar á los males actuales; perpetúa la rutina y se acomoda poco á los procedimientos regeneradores de que tan necesitada está España. Y si á la vez se tiene en cuenta que el ensayo de la conservación por subasta ha de dar esos mismos resultados sin que el Estado emplee aquellos medios se comprenderá la conveniencia de descartar por el momento toda reducción del jornal de los peones camineros sin renunciar por eso á examinar

en detalle ese aspecto de la cuestión.

Una observación atenta de la vida de los campos ha sugerido á algunas personas la idea de utilizar para estos fines la evidente comunidad de intereses que existe, en muchas partes entre el Estado y la propiedad territorial; y considerando que muchas carreteras atraviesan las fincas rústicas en grandes trayectos ó pasan rozando sus límites, y que en estos casos el propietario es el primer interesado en la buena conservación de los caminos han buscado la manera de armonizar ambas conveniencias. Claro es que esto no puede hacerse sino contando con la voluntad de los propietarios, ó por mejor decir dejándolo á su iniciativa; pero no es difícil mostrar la evidente ventaja que para todos resultaría de encargarse por un precio menor del que cuesta hoy al Estado la conservación de ciertos trozos de carretera. El propietario en esos casos dispondría del peon caminero y podría combinando las necesidades de la conservación de la carretera con la preparación del material aprovechar su trabajo en las faenas de sus propias fincas; y utilizaría también las casillas, beneficio no escaso en las soledades del campo.

Unase á esto la consideración de que en muchas comarcas de España, la abundancia de la piedra impide las labores y perjudica á los pastos, obligando á los colonos y propietarios á llevarla á los linderos ó amontonarla en medio de sus campos y se comprenderá que el poderla utilizar en la carretera convierte en productivo lo que antes era oneroso. Y si el acopio se facilita considerablemente de este modo dicho está que la piedra puede machacarse aprovechando los jornales perdidos; de suerte que abaratados así los factores principales de la conservación su coste total se disminuye al extremo, repartiéndose el beneficio entre el Estado y el propietario territorial ó su colono, consideración esta última suficiente en sentir del que suscribe para recomendar la innovación. Y lo que de un propietario se dice para los trozos de carretera que atraviesan sus fincas ó bordean sus propiedades, se aplica á las asociaciones de propietarios ó de colonos cuyos intereses sumados ó asociados no se diferencian del de uno solo de ellos. Con lo cual si el sistema se desarrolla y cunde con el ejemplo no será escaso el número de kilómetros que el Estado podrá confiar á los propietarios que voluntariamente quieran encargarse de su conservación ni despreciable la economía que produzca.

En otro orden de ideas, la mayoría de los que estas cuestiones examinen pensará y no sin razón que el ejemplo de las Provincias Vascongadas y de Navarra lleva lógicamente y con preferencia á cualquier otro sistema á confiar á las corporaciones municipales del resto del Reino la conservación de las carreteras situadas dentro de sus respectivos términos. Pero á poco que se medite salta á la vista la diferencia entre unos y otros municipios, y lo improcedente que sería buscar la similitud de los efectos faltando la igualdad de las causas. Por eso la idea aunque simpática y atractiva habrá de abandonarse mientras las reformas que la vida municipal reclama y que el Gobierno se propone acometer permitan desarrollar las iniciativas locales y confiarles sin temor lo que hoy seguramente perecería en sus manos, no solo por falta de recursos y ausencia de fuerzas directivas sino también por exceso de enconos y de rivalidades. Todo lo más que el Ministro que suscribe se atrevería á aconsejar es la selección entre los municipios que solicitaren encargarse de este servicio, confiando á los que ostentaran una administración honrada y vigorosa al abrigo de desfallecimientos

tos y sospechas, la conservación de sus carreteras en condiciones semejantes á las indicadas para los propietarios; idea indicada ya en algún proyecto de reforma municipal, y merecedora por eso de atención y de ensayo.

Por último, una disposición que existe en los actuales pliegos de subasta para la construcción de carreteras puede también producir considerable economía con evidente provecho de la construcción de las vías públicas. Oblíganse hoy los contratistas á conservar las carreteras por ellos construidas durante el año siguiente á la recepción por una cantidad aproximadamente de 400 pesetas el kilómetro, y sin más que extender esta medida cuatro años más se economizarían 303 pesetas por kilómetro durante este período. Y como la solidez y consistencia del firme es la primera condición de una conservación económica, dicho se está que el interés serviría de estímulo á la buena fe y de guijón á la inteligencia de los contratistas para esmerarse en la construcción, gastando en esta lo que habrían de ahorrar con creces en los primeros años de conservación que son los mas difíciles y los mas caros.

Puede además producir este sistema otra ventaja no escasa, cual es la de estimular las subastas, toda vez que los contratistas que tengan á su cargo la conservación de las que hubieren construido, tendrán el aliciente de un trabajo ya organizado para extender su acción á las carreteras vecinas.

De todo cuanto queda expuesto resulta, que el estudio detenido de este importante capítulo del presupuesto de Fomento abre ancho campo á la experiencia y ofrece desde luego ocasión á reformas que, produciendo de presente una baja considerable en los gastos de conservación y reparación, preparan otra todavía mayor en el porvenir. El Ministro que suscribe lo cree firmemente, y siente fortificarse su creencia con el juicio de las personas competentes á quienes tiene confiado al Gobierno este servicio. Ciertamente estas reformas no darán desde el primer momento todos los beneficios que de ellas pueden esperarse, ni en materia tan complicada sería juicioso tratar de precipitar resultados que solo se obtienen á fuerza de perseverancia; lo importante es trazar los nuevos derroteros, fiando su desarrollo al Cuerpo de Ingenieros de Caminos que tantos servicios ha prestado al Estado y que considerará sin duda como uno de sus mejores timbres al secundar las ideas del Gobierno hasta reducir en una tercera parte el actual presupuesto de conservación de las carreteras como medio el más seguro de fomentar, aun en este período de penuria, el desarrollo de las obras públicas. Porque, seguramente, nadie que siente el estímulo del patriotismo, dejará de aplicarse á esta obra sabiendo que cada 100 pesetas de baja en la conservación de un kilómetro, produce 3 millones, de economía en el presupuesto, y que cuando esa reducción haya llegado á 250 pesetas, cifra que debe considerarse al alcance de una buena administración, la economía se elevará á 7.500.000 pesetas, con las cuales puede desenvolverle un sistema completo de obras públicas en un corto número de años.

Fundado en estas consideraciones y de acuerdo con el Consejo de Ministros, el que suscribe tiene el honor de someter á la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de decreto.

Madrid 5 Abril de 1893.—Señora: A. L. R. P. de V. M., Sagismundo Moret.

REAL DECRETO

De conformidad con lo propuesto por el Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Ministros; es



nombre de Mi Augusto Hijo el Rey D. Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se pondrá en vigor la orden de 26 de Septiembre de 1888, en términos que para el 1.º de Julio próximo cada peon caminero tenga ó su cargo cuando menos, cuatro kilómetros y 20 cada capataz.

Art. 2.º En cumplimiento del artículo 41 de la ley de Presupuestos vigente, se sacará a pública subasta en cuanto estén aprobados los respectivos presupuestos, la conservación y reparación de las carreteras de las provincias de Gerona, Avila y Huelva, con sujeción al pliego de condiciones redactado por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Art. 3.º Los Ingenieros Jefes de las provincias cuidarán de que los proyectos de nueva construcción de carreteras, comprendan en lo sucesivo la conservación de las obras durante los cinco años siguientes á su recepción provisional, incluyendo en el presupuesto la partida alzada correspondiente á este servicio é insertando en el pliego de condiciones una que imponga al contratista la obligación de prestarlo. Esta condición no obstará para que se reciban las obras definitivamente y se liquide la contrata cuando espere el plazo de garantía señalado en el proyecto, devolviéndose entonces la fianza excepto en la parte proporcional que corresponda al presupuesto de conservación y á las casillas de peones camineros, de las que podrá disponer libremente el contratista.

Los Ingenieros Jefes de las provincias invitarán á los contratistas cuyas carreteras no hayan sido aún recibidas, á continuar por cuatro años más la conservación en los términos y condiciones que se indican en los párrafos anteriores.

Art. 4.º Los propietarios de fincas atravesadas ó lindantes con carreteras en longitudes continuas ó discontinuas pero cuya suma no baje de cuatro kilómetros, podrán encargarse de la conservación de aquellos trozos que se relacionan con sus propiedades, mediante solicitud dirigida al Ministro de Fomento por conducto del Ingeniero Jefe de la provincia. Este, al remitir la acompañará con un informe en el que habrá de expresar la cantidad alzada que deberá abonarse anualmente al peticionario, las condiciones que hayan de imponerse, y las garantías que podrán exigirse; y el Ministro, oyendo á la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, resolverá si procede ó no acceder á lo solicitado, y en caso afirmativo fijará definitivamente la cantidad y condiciones de la concesión.

Los propietarios que no tengan dentro de sus fincas ó lindantes con ellas la extensión mínima de cuatro kilómetros, podrán asociarse para completarla, pero designando á un solo propietario para que los representen la concesión.

Dado en Palacio á cinco de Abril de mil ochocientos noventa y tres.—María Cristina.—El Ministro de Fomento, Segismundo Moret.

(Gaceta núm. 97.)

## MINISTERIO DE LA GUERRA

### REAL ORDEN CIRCULAR

Excmo. Sr. En Real orden de 9 del actual, expedida por el Ministro de Ultramar, se dice á éste de la Guerra lo siguiente:

«De conformidad con lo propuesto por la Junta superior de la Deuda de Cuba, en sesión de 27 de Febrero último, S. M. el Rey (Q. D. G.) y en

su nombre la Reina Regente del Reino á ten-do á bien disponer que se reconozcan los 499 créditos comprendidos en la relación núm. 23 de abonos de alcances y ajustes finales correspondientes al cuerpo de la Guardia civil, después de hechas la siguientes rectificaciones ocasionadas por equivocaciones padecidas en las hojas de ajustes:

| Número de los créditos | Capital rectific. Pesos. | Intereses. Pesos. | TOTAL Pesos. | 35 p. 100 Pesos. |
|------------------------|--------------------------|-------------------|--------------|------------------|
| 54                     | 492'81                   | 98'56             | 591'37       | 206'97           |
| 321                    | 162'19                   | 38'92             | 201'11       | 70'38            |
| 324                    | 208'99                   | 56'42             | 265'41       | 92'89            |

cuyos 499 créditos, con las mencionadas rectificaciones, ascienden á 94.045 pesos 28 centavos por el capital rectificado de los mismos, y á 17.344 pesos 54 centavos por los intereses devengados; en junto á 111.389 pesos 82 centavos, de cuya cantidad deberá abonarse á los interesados el 35 por 100 en efectivo, ó sean 38.984 pesos 30 centavos con arreglo á lo dispuesto en el artículo 14 de la ley de 18 de Junio de 1890 y Real decreto de 30 de Julio de 1892.

De Real orden lo digo á V. E. para los efectos correspondientes, acompañándole en cumplimiento de lo preceptuado en los artículos 22 y 24 de la instrucción de 20 de Febrero de 1891 un ejemplar de dicha relación con los documentos justificativos de los créditos reconocidos, excepto los abonos y ajustes rectificados, para que puedan hacerse las publicaciones á que la misma instrucción se refiere; y advirtiéndole que con esta fecha se ordena á la Dirección general de Hacienda de este Ministerio que facilite á la Inspección general de la Caja de Ultramar los 38.984 pesos 30 centavos que necesita para el pago de los créditos reconocidos.»

Lo que de la propia Real orden traslado á V. E. para su conocimiento y demás efectos, debiendo darse la mayor publicidad posible á dicha relación por los Capitanes generales de Ultramar en los periódicos oficiales de sus distritos, y gestionar lo conveniente el Inspector de la Caja general de Ultramar para que la relación citada se inserte en los *Boletines oficiales* de las provincias, con el fin de que llegue á conocimiento de los interesados. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 27 de Marzo de 1893.—López Domínguez.—Señor...

### RELACION QUE SE CITA

| Número de orden | NOMBRE DE LOS INTERESADOS    | Importe del capital rectificado | Importe total de los intereses | TOTAL  | Líquido á percibir el 35 por 100 del capital é intereses |
|-----------------|------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|--------|----------------------------------------------------------|
|                 |                              | Pesos                           | Pesos                          | Pesos  | Pesos                                                    |
| 1               | Elen e io Arenas Botella     | 211'34                          | 33'81                          | 245'15 | 85'80                                                    |
| 2               | Antonio Armero Vals          | 308'85                          | 83'38                          | 392'23 | 137'28                                                   |
| 3               | Antonio Argis Expósito       | 105'83                          | 24'34                          | 130'17 | 45'55                                                    |
| 4               | Vicente Arroy Jame           | 213'57                          | 51'25                          | 264'82 | 92'68                                                    |
| 5               | Casimiro Alvarez Gonzalez    | 122'20                          | 28'10                          | 150'30 | 52'60                                                    |
| 6               | Antonio Alvarez Valdés       | 69'73                           | 18'82                          | 88'55  | 30'99                                                    |
| 7               | Antonio Abad Benconie        | 111'79                          | 25'71                          | 137'50 | 48'13                                                    |
| 8               | Antonio Amador Ginés         | 101'26                          | 6'07                           | 107'33 | 37'56                                                    |
| 9               | Agustín Arboleja Loreda      | 242'66                          | 65'51                          | 308'17 | 107'86                                                   |
| 10              | Antonio Antero Campaño       | 98'98                           | 11'87                          | 110'85 | 38'80                                                    |
| 11              | Agustín Alvarez Basayo       | 433'07                          | 116'92                         | 549'99 | 192'50                                                   |
| 12              | Antonio Alvarez Cabrerizo    | 232'08                          | "                              | 232'08 | 81'23                                                    |
| 13              | Benito Aleman Seguí          | 243'52                          | 43'83                          | 287'35 | 100'57                                                   |
| 14              | Ventura Arroyo Sanz          | 130'34                          | "                              | 130'34 | 45'62                                                    |
| 15              | Buenaventura Alvaro Alvaro   | 227                             | 61'29                          | 288'29 | 100'90                                                   |
| 16              | Benito Alvarez Fernandez     | 109'16                          | 29'47                          | 138'63 | 48'52                                                    |
| 17              | Victoriano Agüero Torres     | 71'29                           | "                              | 71'29  | 24'95                                                    |
| 18              | Cenon Azorin Rubio           | 172                             | 30'96                          | 202'96 | 71'04                                                    |
| 19              | Cándido Abad Muro            | 217'51                          | 43'50                          | 261'01 | 91'35                                                    |
| 20              | Cárlos Alvarez Cerezo        | 203'04                          | 48'73                          | 251'76 | 88'12                                                    |
| 21              | Clemente Alonso Prados       | 105'04                          | 24'15                          | 129'19 | 45'22                                                    |
| 22              | Domingo Anton Rivas          | 47'78                           | 12'90                          | 60'68  | 21'24                                                    |
| 23              | D. Eustaquio Arbeiza Sanchez | 760'97                          | 182'63                         | 943'60 | 330'26                                                   |
| 24              | Esteban Andres Palan         | 214'97                          | 58'04                          | 273'01 | 95'55                                                    |
| 25              | Eduardo Abad Serra           | 149'79                          | 40'44                          | 190'23 | 66'58                                                    |
| 26              | Francisco Astorgano Perez    | 298'26                          | 80'53                          | 378'79 | 132'57                                                   |
| 27              | D. Francisco Artola Ibarra   | 225'04                          | 51'75                          | 276'79 | 96'88                                                    |
| 28              | Fernando Arroyo Arroyo       | 223'33                          | 60'30                          | 283'63 | 99'27                                                    |
| 29              | Francisco Aspi Tanaso        | 271'69                          | 73'35                          | 345'04 | 120'76                                                   |
| 30              | Francisco Arroyo Trápaga     | 318'22                          | 50'91                          | 369'13 | 129'20                                                   |
| 31              | Felipe Arribas Pedrezuela    | 208'93                          | 56'41                          | 265'34 | 92'87                                                    |
| 32              | Francisco Alvarez Gomez      | 305'60                          | 18'33                          | 323'91 | 113'38                                                   |
| 33              | Florencio Arias Mejías       | 176'84                          | 47'74                          | 224'58 | 78'60                                                    |
| 34              | Francisco Andrades Santos    | 301'19                          | 66'26                          | 367'45 | 128'61                                                   |
| 35              | Francisco Avila Gascón       | 160'87                          | 22'52                          | 183'39 | 64'18                                                    |
| 36              | Francisco Alvarez Ariza      | 151'07                          | 9'06                           | 160'13 | 56'05                                                    |
| 37              | José Andújar Godoy           | 240'84                          | 52'98                          | 293'82 | 102'84                                                   |
| 38              | Juan Agapito Vidal           | 125'11                          | 30'02                          | 155'13 | 54'30                                                    |
| 39              | Francisco Abad Aparicio      | 125'99                          | "                              | 125'99 | 44'10                                                    |
| 40              | Francisco Anton Herranz      | 290'50                          | 78'43                          | 368'93 | 129'12                                                   |
| 41              | José Alvarez Valle           | 52'51                           | 14'17                          | 66'68  | 23'34                                                    |
| 42              | José Arias Vila              | 266'81                          | "                              | 266'81 | 93'38                                                    |
| 43              | Joaquín Armero Cano          | 5'12                            | 0'81                           | 5'83   | 2'08                                                     |
| 44              | Juan Arias Arias             | 232'30                          | 62'72                          | 295'02 | 103'26                                                   |
| 45              | Juan Amador Suárez           | 78'01                           | 21'08                          | 99'17  | 34'71                                                    |
| 46              | José Amador Dura             | 197'50                          | 53'32                          | 250'82 | 87'79                                                    |
| 47              | Jorge Alfonso Maz            | 246'24                          | 44'32                          | 290'56 | 101'69                                                   |
| 48              | Juan Avila Roma              | 132'23                          | 31'73                          | 163'96 | 57'39                                                    |
| 49              | Luis Alvarez Alvarez         | 62'98                           | 1'25                           | 64'23  | 22'48                                                    |
| 50              | Ramon Alonso Ibarra          | 127'31                          | 22'91                          | 150'22 | 52'58                                                    |

(Continuará)

## ANUNCIOS OFICIALES

### ADMINISTRACION

DE CONTRIBUCIONES DE LA PROVINCIA DE ORENSE.

#### Circular.

Publicada en el *Boletín oficial* de la provincia, núm. 236, correspondiente al sábado 1.º del actual, la circular de la Dirección de Contribuciones, fecha 18 de Marzo último, comprensiva de las prevenciones dictadas para llevar á efecto los preceptos contenidos en los Reales decretos de 4 y 28 de Febrero, abriga esta Administración la absoluta confianza de que las Juntas periciales de los pueblos de esta provincia habrán dado principio en 1.º del corriente á la comprobación de la riqueza urbana existente en el distrito y continuarán este importantísimo servicio con el celo é inteligencia en diversas ocasiones demostrados hasta ultimar esta operación que habrá de preceder al registro fiscal de todos los edificios, solares y demás fincas urbanas. Pero, si lo que no es de esperar, no hubiesen aun principiado los trabajos, desoyendo las excitaciones de esta oficina, he de advertirles de la responsabilidad grave en que incurren, que les será exigida sin contemplación alguna, si para el 15 de Mayo próximo no se hallaren terminados los registros fiscales prevenidos por las disposiciones legales citadas.

Orense 12 de Abril de 1893.—El Administrador, Urbano Gonzalez Rivera.

### HOSPITAL PROVINCIAL

Estado que se publica en virtud de la circular del señor Gobernador inserta en el *Boletín* de 6 de Junio de 1892, y la cual deben tener muy presente los Señores Alcaldes y Secretarios, para evitar responsabilidades.

#### ESTABLECIMIENTOS

### DE BENEFICENCIA DE ORENSE

AÑO ECONÓMICO DE 1892-93

Mes de Abril

Estado demostrativo de los enfermos civiles de caridad existentes en el Hospital el día de la fecha, con expresión del número de vacantes que existen en virtud de lo acordado por la Comisión provincial en sesión de 15 de Marzo último.

Número de camas disponibles, según el acuerdo. . . . . 74  
Idem de enfermos de caridad hasta el día. . . . . 80

Exceso en camas supletorias. . . 6  
Orense 12 de Abril de 1893.—El Director, Narciso Serantes.

## AYUNTAMIENTOS

### VILLAMARIN

Que no habiendo dado resultado alguno en este Ayuntamiento el medio de cubrir el cupo de consumos y sus recargos para el entrante ejercicio de 1893 á 1894, por encabezamientos gremiales que ordena el reglamento vigente, se anuncia el arriendo de todas las especies sujetas á este impuesto, por término de tres años con venta libre, bajo las condiciones que se hallan de manifiesto en la Secretaría de Ayuntamiento, cuyo remate tendrá lugar en favor del mas ventajoso postor el día 25 corriente en esta casa consistorial á las diez de su mañana.

Lo que se hace público para conocimiento de los que quieran interesarse en la licitación.

Villamarin Abril 9 de 1893.—El Alcalde, Ramon Caride.



## DELEGACION DE HACIENDA DE LA PROVINCIA DE ORENSE

Relacion de los débitos liquidados á los Ayuntamientos de esta provincia, por los conceptos que se detallan á continuacion.

| PUEBLOS                  | Descuentos de empleados del municipio |          |         | Cédulas personales | Total general |
|--------------------------|---------------------------------------|----------|---------|--------------------|---------------|
|                          | Pesetas                               | Pesetas  | Pesetas |                    |               |
| Avion                    | 32'19                                 |          |         |                    | 32'19         |
| Acevedo                  | 31'65                                 |          |         |                    | 31'65         |
| Allariz                  | 144                                   | 375'50   |         |                    | 519'50        |
| Amoeiro                  | 181'83                                | 1.200    |         |                    | 1.381'83      |
| Arnoya                   | 14'50                                 | 169      |         |                    | 183'50        |
| Baltar                   | 53'80                                 |          |         |                    | 53'80         |
| Bande                    | 606'96                                | 552'50   |         |                    | 1.159'46      |
| Baños de Molgas          | 77'84                                 |          |         |                    | 77'84         |
| Barbadanes               | 32'06                                 |          |         |                    | 32'06         |
| Barco                    |                                       | 1.031'50 |         |                    | 1.031'50      |
| Beade                    | 45'22                                 |          |         |                    | 45'22         |
| Bearez                   | 34'62                                 |          |         |                    | 34'62         |
| Blancos                  | 49'80                                 |          |         |                    | 49'80         |
| Boborás                  | 78'36                                 |          |         |                    | 78'36         |
| Bola                     | 57'66                                 | 1.001    |         |                    | 1.058'66      |
| Bollo                    | 54'27                                 | 545      |         |                    | 599'27        |
| Calvos de Randín         | 18'09                                 |          |         |                    | 18'09         |
| Canedo                   | 91'38                                 |          |         |                    | 91'38         |
| Carballada de Avia       | 48'76                                 | 47       |         |                    | 95'76         |
| Carballada de Valdeorras |                                       | 459'50   |         |                    | 459'50        |
| Carballino               | 486'07                                | 3.095'50 |         |                    | 3.581'57      |
| Cartelle                 | 12'17                                 | 28'50    |         |                    | 40'67         |
| Castro de Miño           | 74'95                                 | 62       |         |                    | 136'95        |
| Castro del Valle         | 91'61                                 |          |         |                    | 91'61         |
| Castro Caldelas          | 90'51                                 |          |         |                    | 90'51         |
| Cea                      | 145'17                                |          |         |                    | 145'17        |
| Celanova                 | 432'62                                | 559'50   |         |                    | 992'12        |
| Cenlle                   |                                       | 12'50    |         |                    | 12'50         |
| Coles                    | 74'46                                 | 703'50   |         |                    | 777'96        |
| Cortegada                | 57'03                                 | 1.329    |         |                    | 1.386'03      |
| Cualedro                 | 63'90                                 |          |         |                    | 63'90         |
| Chandreja                | 16'32                                 | 400'50   |         |                    | 416'82        |
| Entrimo                  | 117'94                                | 107'50   |         |                    | 225'44        |
| Esgos                    | 17'28                                 | 30       |         |                    | 47'28         |
| Freás de Eiras           |                                       |          |         |                    |               |
| Ginzo                    | 362'07                                |          |         |                    | 362'07        |
| Gomesende                | 182'68                                | 1.739'50 |         |                    | 1.922'18      |
| Gudiña                   | 86'92                                 |          |         |                    | 86'92         |
| Irijo                    | 207'03                                | 1.423'50 |         |                    | 1.630'53      |
| Junquera de Ambía        | 72'90                                 | 135      |         |                    | 207'90        |
| Junquera de Espadanedo   | 26'73                                 |          |         |                    | 26'73         |
| Laroco                   | 38'64                                 | 44'50    |         |                    | 78'14         |
| Laza                     | 162'17                                | 9        |         |                    | 171'17        |
| Leiro                    |                                       |          |         |                    |               |
| Loyera                   | 61'33                                 | 1.525'50 |         |                    | 1.586'83      |
| Loyos                    | 68'41                                 | 380'50   |         |                    | 448'91        |
| Maceda                   | 65'79                                 | 147'50   |         |                    | 213'29        |
| Manzaneda                |                                       |          |         |                    |               |
| Masido                   | 319'65                                | 346'50   |         |                    | 666'15        |
| Melon                    | 33'81                                 | 733'50   |         |                    | 767'31        |
| Merca                    | 60'73                                 |          |         |                    | 60'73         |
| Mezquita                 | 56'44                                 |          |         |                    | 56'44         |
| Milmanda (Padrenda)      | 58'41                                 | 717'50   |         |                    | 775'91        |
| Montederramo             | 64'32                                 |          |         |                    | 64'32         |
| Monterrey                | 391'99                                | 1.376'50 |         |                    | 1.768'49      |
| Moreiras                 | 46'62                                 |          |         |                    | 46'62         |
| Muiños                   |                                       | 1.223'50 |         |                    | 1.223'50      |
| Nogueira                 | 166'94                                | 76       |         |                    | 242'94        |
| Oimbra                   | 157'72                                | 9'50     |         |                    | 167'22        |
| Orense                   |                                       |          |         |                    |               |
| Padrón                   | 55'81                                 |          |         |                    | 55'81         |
| Parada                   | 49'45                                 |          |         |                    | 49'45         |
| Pereiro                  | 70'63                                 |          |         |                    | 70'63         |
| Peroja                   | 50'35                                 | 1.243    |         |                    | 1.293'35      |
| Petín                    | 44'61                                 | 871      |         |                    | 915'61        |
| Piñor                    |                                       |          |         |                    |               |
| Porquera                 | 15'07                                 | 48'50    |         |                    | 63'57         |
| Puebla de Trives         | 200'44                                |          |         |                    | 200'44        |
| Puentedeiva              |                                       |          |         |                    |               |
| Pungín                   | 37'20                                 |          |         |                    | 37'20         |
| Quintela                 | 18'75                                 | 75'50    |         |                    | 94'25         |
| Rairiz                   | 207'69                                |          |         |                    | 207'69        |
| Rio                      | 50'04                                 |          |         |                    | 50'04         |
| Riós                     | 117'21                                | 768'50   |         |                    | 885'71        |
| Ribadavia                | 347'03                                |          |         |                    | 347'03        |
| Rúa                      | 43'12                                 |          |         |                    | 43'12         |
| Rubiana                  | 59'88                                 | 621      |         |                    | 680'88        |
| San Amaro                | 82'96                                 |          |         |                    | 82'96         |
| Sandianes                | 45'97                                 |          |         |                    | 45'97         |
| Sarreans                 | 354'48                                |          |         |                    | 354'48        |
| San Ciprian              | 18'41                                 |          |         |                    | 18'41         |
| Taboadela                | 39'20                                 | 873'50   |         |                    | 912'70        |
| Teijeira                 | 32'65                                 |          |         |                    | 32'65         |

## PUEBLOS

| PUEBLOS            | Descuentos de empleados del municipio |          |         | Cédulas personales | Total general |
|--------------------|---------------------------------------|----------|---------|--------------------|---------------|
|                    | Pesetas                               | Pesetas  | Pesetas |                    |               |
| Toén               | 137'11                                |          |         |                    | 137'11        |
| Trasmiras          |                                       |          |         |                    |               |
| Vega               | 86'52                                 | 87'50    |         |                    | 174'02        |
| Verea              | 69'75                                 | 10       |         |                    | 79'75         |
| Verín              | 407'19                                | 117      |         |                    | 524'19        |
| Viana              | 449'26                                |          |         |                    | 449'26        |
| Villamarín         | 25'39                                 | 441      |         |                    | 466'39        |
| Villamartín        |                                       | 1.037'50 |         |                    | 1.037'50      |
| Villameá           | 55'75                                 |          |         |                    | 55'75         |
| Villanueva         | 28'78                                 |          |         |                    | 28'78         |
| Villar de Barrio   | 54'27                                 |          |         |                    | 54'27         |
| Villar de Santos   | 31'17                                 |          |         |                    | 31'17         |
| Villardevós        |                                       | 1.338'50 |         |                    | 1.338'50      |
| Villarino de Conso | 46'92                                 | 60       |         |                    | 106'92        |

Lo que con arreglo á lo prescrito en el art. 56 de la instrucción de procedimientos contra deudores á la Hacienda de 12 de Mayo de 1888, se hace público para conocimiento de las corporaciones interesadas, previniéndoles que si en el improrrogable plazo de ocho dias no ingresan en las arcas del Tesoro la suma de que son deudoras, se procederá contra las mismas por la vía de apremio.

Orense 12 de Abril de 1893.—M. Mantecón.

## ADMINISTRACION DE IMPUESTOS Y PROPIEDADES DE ORENSE

Relación de las fincas subastadas y cuya adjudicación fué aprobada por la Subsecretaría del Ministerio de Hacienda en 23 de Marzo último

| Número del inventario | Clase de la finca | Su denominación  | Situación         | Hee. táreas | Con. táreas | Nombre del rematante | Cantidad en que fué ajustada | Plas. Cts. | Importe del primer plazo | Plas. Cts. |
|-----------------------|-------------------|------------------|-------------------|-------------|-------------|----------------------|------------------------------|------------|--------------------------|------------|
|                       |                   |                  |                   |             |             |                      |                              |            |                          |            |
| 542                   | Monte             | San Benito       | San Samed de Grou | 685 mts.    | 55          | Don Juvenal Alvarez  | 31.134                       |            | 6.226'80                 |            |
| 296                   | Casa              | Labradío         | Villameá          | 78 mts.     |             | Sebastian Lopez      |                              |            | 15                       |            |
| 3.465                 | Idem              | Idem             | Idem              | 2           |             | El mismo             | 75                           |            |                          |            |
| 3.466                 | Idem              | Idem             | Idem              | 2           |             | El mismo             |                              |            |                          |            |
| 557                   | Monte             | Palumeia         | Idem              | 14          |             | El mismo             |                              |            |                          |            |
| 571                   | Idem              | Guariz           | Cudeiro           | 3           |             | Manuel Salgado       | 502                          |            | 100'40                   |            |
| 561                   | Idem              | Eiras            | Lóvios            | 132         |             | Vicente Alvarez      | 450                          |            | 90                       |            |
| 563                   | Idem              | Rebolta          | Guanil            | 16          |             | Eligio M. Alvarez    | 2.113                        |            | 422'60                   |            |
| 570                   | Idem              | Bouzas           | San Juan de Arcos | 185         |             | Francisco Parada     | 6.937'20                     |            | 1.887'44                 |            |
| 551                   | Idem              | Sierra Gateira   | Paradvedra        | 84          |             | Juan Cardero         | 4.239                        |            | 847'80                   |            |
| 558                   | Idem              | Coedo            | Abelenda          | 102         |             | José Lopez           | 532                          |            | 106'40                   |            |
| 556                   | Idem              | Valdocal         | Idem              | 42          |             | José Lopez           | 500                          |            | 100                      |            |
| 565                   | Idem              | Sierra del Burgo | Vieiro y Portela  | 46          |             | Ramon Vazquez        | 775                          |            | 155                      |            |
| 5502                  | Casa              | Castegistola     | Castro Caldelas   | 157         |             | Fernán Rodriguez     | 1.805                        |            | 361                      |            |
| 3.499                 | Monte             | Mugares          | Peroja            | 47 mts.     |             | Ventura Varela       | 300'50                       |            | 60'10                    |            |
| 3.503                 | Casa              | Rua              | Toen              | 88          |             | Manuel Alvarez       | 22                           |            | 22                       |            |
| 573                   | Monte             | Corbillón        | Rua               | 11 mts.     |             | Antonio Otero        | 3.055                        |            | 611                      |            |
| 572                   | Idem              | Idem             | Rubicós           | 37          |             | José Luis Cardero    | 260                          |            | 260                      |            |
| 555                   | Labradío          | Lama             | Idem              | 59          |             | El mismo             | 700                          |            | 700                      |            |
| 554                   | Idem              | Costa            | Idem              | 37          |             | Adolfo Gonzalez      | 580                          |            | 580                      |            |
|                       |                   |                  | Aceas             | 84          |             | Perfecto Conde       | 244                          |            | 244                      |            |

Orense Abril 11 de 1893.—El Administrador, Marcelino Arango.